

OMT E ACERBI: LE SOCIETA' DEI SEMIRIMORCHI E DELLE CISTERNE

Officine Caldana

Anche se l'industria dei mezzi di trasporto aveva conosciuto nel Tortonese qualche precedente nel corso del 1800 con alcune imprese attive nella costruzione di carri di legno ad uso agricolo, è solo nel 1928 che questo settore di attività economica assume una moderna connotazione industriale. Risale, infatti, all'iniziativa di Giuseppe Caldana la costituzione della prima impresa del genere a Tortona. Caldana, meccanico, abitante in via Giulia, 16, fondò le Officine Meccaniche omonime nel 1928 per la produzione di rimorchi cassonati. Le Officine, impresa individuale con sede in via Circonvallazione 97 (oggi Corso Romita nei pressi delle carceri giudiziarie), furono la prima azienda tortonese a produrre anche rimorchi con botte e botti per camion.

Ben presto, i prodotti delle Officine conobbero un discreto sviluppo grazie a buoni standard qualitativi, che li fecero apprezzare in particolare dagli operatori dell'autotrasporto. Nel corso degli anni Trenta, aveva conosciuto un certo sviluppo il trasporto su gomma, che interessò soprattutto la tratta Milano-Genova. Tortona divenne il punto di sosta obbligato (date le caratteristiche tecniche dei mezzi di trasporto del tempo) per gli autotreni che percorrevano l'allora Camionale dei Giovi in direzione del capoluogo lombardo o del porto ligure. Ne derivò per le Officine Caldana la possibilità di far conoscere i propri prodotti anche ad una potenziale clientela non tortonese.

Tra la fine degli anni Trenta e l'inizio del decennio successivo, Caldana acquisì anche clienti del calibro della Regia Marina, che equipaggiò con i serbatoi dell'impresa tortonese alcune delle sue navi. Nel dopoguerra, grazie alla posizione geografica di Tortona al centro del "triangolo industriale" e della cosiddetta "via del petrolio", che collegava Genova alle regioni della pianura padana e alla Svizzera, con conseguente ulteriore sviluppo dei trasporti su strada, l'impresa Caldana registrò una significativa crescita, specializzandosi in vari tipi di carrozzerie e di cisterne anche per merci pericolose.

Particolare curioso: le Officine Caldana, anche se la carta intestata dell'azienda riportava solo la denominazione "Caldana", occupavano, almeno dal dicembre 1952, senza la prescritta autorizzazione il sedime di piazza Tito Speri con serbatoi metallici in allestimento. Nell'intento di regolarizzare la situazione di fatto venutasi a creare, Giuseppe Caldana rivolse domanda al sindaco di Tortona, Eugenio Borgarelli, in data 27 novembre 1952, al fine di poter usufruire di un'area di metri quadrati 400 in piazza Milano e di un'altra di metri quadrati 160 in via Franceschino da Baxilio. Visto il parere favorevole dell'Ingegnere Municipale, con delibera in data 27 gennaio 1951, n.51, la Giunta Municipale concedeva al signor Giuseppe Caldana l'autorizzazione ad occupare in via precaria un sedime comunale di metri quadrati 400 in piazza Milano e di metri quadrati 160 in piazza Tito Speri "*ad uso deposito serbatoi cilindrici in allestimento, con esclusione del sedime di via Franceschino da Baxilio*". La concessione era disposta dietro corresponsione di un canone annuo anticipato di lire 33.600 (lire 60 al metro quadrato).

La concessione fu revocata con delibera di giunta dell'8 marzo 1954, con la quale il Sindaco ordinava a Giuseppe Caldana di *“rendere completamente libero e sgombro il sedime di piazza Milano entro il corrente mese di marzo”*. La delibera, che faceva riferimento anche al fatto che, a tale data, non risultava pagato il canone per l'anno 1954, coerentemente con le clausole contrattuali che attribuivano al Comune la facoltà di revocare l'autorizzazione con il preavviso di 15 giorni o addirittura senza preavviso, non ne esplicitava le ragioni.

La causa della revoca potrebbe ricercarsi nell'avvio dei lavori di costruzione del mercato ortofrutticolo o di un maggior uso pubblico della piazza. Non sarebbe da escludere che fosse venuto meno l'interesse dell'impresa Caldana ad utilizzare l'area di piazza Milano forse a causa di una riduzione dei livelli di attività per i quali poteva essere sufficiente l'area di piazza Tito Speri che venne utilizzata ancora per qualche tempo.

La riduzione dei livelli di attività non sarebbe del tutto da escludere considerato il mancato pagamento del canone annuo che potrebbe essere un indice di qualche problema di liquidità anche perché pochi mesi dopo (nel 1955) Caldana decise di cedere il complesso aziendale ad un gruppo di imprenditori tortonesi tra cui Pio Franzosi, importante operatore del settore dell'autotrasporto, Franco Ercolani, ingegnere, esperto di trasporti e logistica, che diedero vita ad una società per azioni denominata O.M.T. (Officine Meccaniche Tortonesi).

O.M.T. (Officine Meccaniche Tortonesi)

L'imprenditore Pio Franzosi era un'esponente dell'omonima famiglia con interessi in numerose attività: estrazione e trasporto di inerti (sabbia e ghiaia), gestione di imprese termotecniche e imbombolamento del gas. Alla metà degli anni Cinquanta, i Franzosi costituivano uno dei più importanti gruppi economici tortonesi, subito alle spalle della famiglia Orsi.

Le difficoltà nelle quali si batteva l'impresa Caldana non sfuggirono a Pio Franzosi, il quale vide nell'acquisizione delle Officine un passo importante per realizzare significative sinergie tra l'attività di trasporto già esercitata dai fratelli Franzosi e la costruzione di rimorchi e semirimorchi oggetto delle officine Caldana.

La crescita economica degli anni del “miracolo” e il “boom” del trasporto su gomma favorirono lo sviluppo della O.M.T. che, nel giro di pochi anni, ampliò la gamma delle produzioni arrivando a realizzare un autotreno di cui furono costruiti almeno cento esemplari, equipaggiato dapprima con motori inglesi Perkins e successivamente con motori Fiat.

Con una nuova impostazione industriale ed uno sviluppo consistente nella domanda di mezzi e attrezzature per il trasporto stradale, ferroviario e marittimo, la Società attuò nuove strategie con progetti alternativi ed un notevole sviluppo tecnologico. Tuttavia, le difficoltà dell'economia nazionale successive alla fine del miracolo economico, l'introduzione di nuove modalità di trasporto dei prodotti petroliferi (oleodotti) e l'accresciuta concorrenza verificatasi nell'industria della costruzione di mezzi di trasporto provocarono una riduzione dei livelli produttivi e di vendita dell'impresa tortonese, con conseguente squilibrio del rapporto costi ricavi. Ogni tentativo di riequilibrare il conto economico dell'azienda risultò vano cosicché nel 1967 il Tribunale di Tortona, verificato lo stato di insolvenza, dichiarò il fallimento della OMT.

Le difficoltà di OMT furono causate in parte anche dalle scelte industriali della proprietà, che volle avviare un progetto per la costruzione di un motore OMT con il quale equipaggiare gli autotreni e di un prototipo di vettura sportiva (Meccanica Franzosi). Le spese di ricerca e sviluppo del progetto comportarono un aumento dei costi che il bilancio della Società non era in grado di sostenere.

L'impresa ritornò in attività con la denominazione di Nuova OMT per iniziativa di un gruppo di imprenditori tortonesi dell'autotrasporto che credevano nelle potenzialità dell'azienda e sulle capacità di stare sul mercato, tra cui Franco Lugano, titolare di un'impresa di lavorazione di sementi, gli autotrasportatori Ablatico e Tranquilli e l'ingegner Ercolani. Tuttavia, anche a seguito di alcuni cambiamenti intervenuti nella governance della società e del management, la Nuova OMT incontrò parecchie difficoltà a reggere la concorrenza. Seguirono utilizzi della cassa integrazione, riduzioni del personale e ricorsi alle procedure concorsuali, nonché alcuni passaggi di proprietà, tra cui quello al gruppo Piacenza di Cremona.

Con il passaggio nel 2008 al gruppo tortonese Gavio, attivo tra l'altro nei settori autostradale, della logistica, delle costruzioni e della nautica da diporto, la Società, che aveva ripreso l'originaria denominazione di OMT, ha trovato un adeguato equilibrio produttivo e commerciale, raggiungendo, negli ultimi decenni, un alto livello tecnologico e collocandosi ai primi posti fra i costruttori di cisterne italiani.

OMT viene acquistata dal Gruppo GAVIO quale società specializzata nella produzione di cisterne. Attualmente OMT, controllata dallo stesso Gruppo industriale tramite Autosped, ha avviato un processo di crescita e sviluppo economico anche sui mercati esteri, potenziando le linee di produzione e gli investimenti per migliorare competenze tecniche e controllo di qualità del prodotto finale.

Ad oggi, OMT ha una capacità produttiva di 300 cisterne all'anno, serve 43 paesi e conta 30 aziende partner. Produce cisterne per carburante, bitume, prodotti chimici, GPL, acqua, nonché semirimorchi porta container e impianti di scarico.

Acerbi Veicoli Industriali

La Acerbi Veicoli Industriali fu fondata nel 1962 per iniziative di Giovanni e Alessandro Acerbi, esponenti di un gruppo economico locale con interessi nei settori dell'agricoltura, dei trasporti e immobiliare. Il gruppo Acerbi è stato il primo operatore economico tortonese ad aprire all'inizio degli anni Sessanta uno stabilimento all'estero a Tarragona in Spagna per la costruzione di rimorchi. L'Acerbi, con stabilimento a Castelnuovo Scrivia esteso su una superficie totale di 110mila metri quadrati, era specializzata nella produzione di autobotti, rimorchi e cisterne speciali e nel giro di pochi anni acquisì posizioni di primo piano a livello non solo nazionale e arrivò a contare più di 200 addetti. Nel consiglio di amministrazione, figurava Marcellino Gavio, che con il fratello Pietro era a capo di un gruppo di società attive nell'autotrasporto e nei lavori stradali.

Acerbi crebbe negli anni successivi spinta anche dal boom economico italiano, che moltiplicò la domanda di veicoli industriali. Nel 1970, progettò il primo semirimorchio cisterna autoportante, prodotto in alluminio per il carburante e in acciaio per il gas. A metà degli anni Ottanta, fu tra i primi costruttori di semirimorchi ribaltabili interamente in alluminio e nel decennio successivo fu la prima azienda del settore a conseguire la certificazione Iso 9001. Negli stessi anni, estese il suo mercato in Europa, in Nord Africa e nel Medio Oriente, dopo aver concluso un accordo con la Fruehauf (USA) per l'utilizzo di alcune tecnologie da applicare alla costruzione dei semirimorchi

In seguito, la Società registrò procedure di fusione in altre società del gruppo, ricorsi alla cassa integrazione guadagni, procedure di mobilità del personale, ma riuscì a proseguire l'attività anche se a ritmi ridotti rispetto al passato.

Nel 1996, acquisì la torinese Viberti, creando l'Acerbi-Viberti. Nel 2010 quest'ultima entrò nella Compagnia Italiana Rimorchi del Gruppo Margheritelli, che raccoglieva anche Cardi, Merker e Piacenza. Però i vertici di Acerbi proseguirono l'attività in modo indipendente con l'Acerbi Industrial Vehicles, controllata dalla Sam di Lorenzo Acerbi, per la costruzione di cisterne e di semirimorchi ribaltabili in alluminio. Nel 2019, quest'ultima società venne venduta alla toscana Menci, che proseguì la produzione a Castelnuovo Scrivia con 65 dipendenti, che producevano 150 unità

l'anno e col mantenimento del marchio Acerbi. La famiglia Acerbi rimase nel settore con due società di autotrasporto, l'italiana Itac Trasporti e la spagnola Etasa.

Tuttavia, il gruppo Menci, nel mese di giugno del 2022, annunciò la chiusura dello stabilimento di Castelnuovo Scrivia, che occupava ancora 48 addetti. Così, il 31 gennaio dell'anno successivo con la firma dei verbali di conciliazione relativi agli ultimi otto lavoratori ancora in forza allo stabilimento, venne sancita la chiusura definitiva dell'impianto e la fine di un'esperienza imprenditoriale che per sessant'anni era stata ai vertici dell'economia nel tortonese.

Il panorama dell'industria tortonese dei mezzi di trasporto ha visto, nel corso degli anni, la comparsa, l'affermazione e in qualche caso l'estinzione non solo delle Officine Caldana, dell'OMT e della Acerbi. Vanno ricordati anche altri due nomi: la Carrozzeria Coppero di San Giuliano Vecchio con capitali e manodopera prevalentemente tortonese, fallita nel 1987, e la Fratelli Mazzariol SRL, iscritta alla Camera di commercio dal 1979 per la produzione di cisterne di vario tipo.